



SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
EIDGENÖSSISCHES AMT FÜR GEISTIGES EIGENTUM

PATENTSCHRIFT

Veröffentlicht am 1. Februar 1951

Klasse **126b**

Gesuch eingereicht: 25. Januar 1949, 21 Uhr. — Patent eingetragen: 31. Oktober 1950.

HAUPTPATENT

Hermann Trümpy, Glarus (Schweiz).

Motorfahrzeug.

Die Erfindung betrifft ein Motorfahrzeug mit Hinterradantrieb und unabhängig voneinander abgefederten, an in senkrechten Querebenen des Fahrzeugrahmens schwingbaren Lenkern gelagerten Hinterrädern.

Gemäß der Erfindung bilden die Radlenker und eine die Räder verbindende, auf und ab schwingbare Achsbrücke mit dem Ausgleichsgetriebegehäuse ein auf nach hinten ragende Bolzen des Fahrzeugrahmens aufgehobenes Aggregat, wobei die Schwingachsen der Radlenker mit dem Fahrzeugrahmen durch parallel zu den Axen der Befestigungs-
15 sionsstabfedern lösbar verbunden sind.

In der Zeichnung ist eine beispielsweise Ausführungsform des Erfindungsgegenstandes dargestellt.

Fig. 1 ist eine rückseitige Ansicht der Hinterrachspartie des Motorfahrzeuges,

Fig. 2 ein Grundriß und

Fig. 3 ein senkrechter Schnitt gemäß Linie A—A in Fig. 2.

Mit 1 ist das Ausgleichsgetriebegehäuse bezeichnet, das mit seitwärts ausladenden Armen 1a und 1b versehen ist. Die Radlenker 2 sind an den je mit einer Lagermuffe 3 versehenen Enden dieser Arme 1a und 1b in einer senkrechten, zum Fahrzeugrahmen 4
30 quergerichteten Ebene mittels Achszapfen 5 schwingbar gelagert. Die beiden Fahrzeugräder sind durch ein starres, eine Achsbrücke 6 bildendes, auf und ab schwingbares Rohr

miteinander verbunden. Diese Achsbrücke 6 ist durch einen dreieckförmigen Lenker 7 am
35 Ausgleichsgetriebegehäuse 1 mittels eines waagrechteten Querzapfens 8 angelenkt. Die nach hinten gerichtete Spitze dieses Dreiecklenkers bildet eine Kugelpfanne 9, in die ein oberseitig in der Mitte der Achsbrücke 6 ange-
40 ordneter Kugelzapfen 10 (Fig. 3) eingreift, mittels welchem die Brücke 6 am Dreiecklenker 7 kippbar gehalten ist. Das Ausgleichsgetriebegehäuse 1 bildet mit seinen Armen 1a und 1b, dem Dreiecklenker 7, den Radlenkern 45 2 und der Achsbrücke 6 ein Aggregat, das mittels dreier muffenartiger Befestigungsorgane 11, von denen die zwei seitlichen an den Armen 1a und 1b und das mittlere am Gehäuse 1 angeordnet sind, auf drei rück-
50 seitig am Fahrzeugrahmen angeordnete Zapfen 12 unter Zwischenlage elastischer Büchsen 13 aufgeschoben und an diesen festgeschraubt ist. Die beiden Achszapfen 5 der Radlenker 2 sind mit dem Fahrzeugrahmen durch je einen
55 parallel zu den Axen der Befestigungsorgane 11 für das Achsaggregat gerichteten Torsionsfederstab 15 verdrehbar verbunden, wobei das vordere Ende des Federstabes an einer Querstrebe 14 des Fahrzeugrahmens unverdrehbar befestigt und des-
60 sen hinteres Ende über eine verdreh- und einstellbare Zahnflanschkupplung 16 mit je dem einen Schenkel des Radlenkers 2 durch den Achszapfen 5 verschraubt ist.

Die beschriebene Ausbildung ermöglicht ein einfaches Abmontieren des Hinterachs-

aggregates samt den zum Antrieb der Räder und ihrer Stabilisierung erforderlichen Teilen ohne Veränderung der genau eingestellten gegenseitigen Lage derselben und ein Anmon-
5 tieren der außerhalb des Fahrzeuges in genauer gegenseitiger Einstellung zu einem Aggregat zusammengebauten Radlagerungsteile an den Fahrzeugrahmen.

PATENTANSPRUCH:

10 Motorfahrzeug mit Hinterradantrieb und unabhängig voneinander abgefederten, an in senkrechten Querebenen des Fahrzeugrahmens schwingbaren Lenkern gelagerten Hinter-
15 radern, dadurch gekennzeichnet, daß die Radlenker und eine die Räder verbindende, auf und ab schwingbare Achsbrücke mit dem Ausgleichsgetriebegehäuse ein auf nach hinten ragende Bolzen des Fahrzeugrahmens aufgeschobenes Aggregat bilden, wobei die Schwing-

achsen der Radlenker mit dem Fahrzeugrah- 20 men durch parallel zu den Axen der Befestigungsbolzen für das Achsaggregat gerichtete Torsionsstabfedern lösbar verbunden sind.

UNTERANSPRÜCHE:

1. Motorfahrzeug nach Patentanspruch, da- 25 durch gekennzeichnet, daß die Achsbrücke mit dem Ausgleichsgetriebegehäuse durch einen dreieckförmigen Lenker verbunden ist, dessen Basis am Getriebegehäuse und dessen Spitze mittels eines Kugelgelenkes in der 30 Mitte der Achsbrücke angelenkt ist.

2. Motorfahrzeug nach Patentanspruch, da- durch gekennzeichnet, daß zwischen den zur Befestigung des Achsaggregates verwendeten Bolzen des Fahrzeugrahmens und den auf 35 diese aufgeschobenen rohrförmigen Befestigungsorganen des Achsaggregates elastische Büchsen angeordnet sind.

Hermann Trümpy.

Vertreter: Paul Feremutsch, Zürich.

Fig. 1

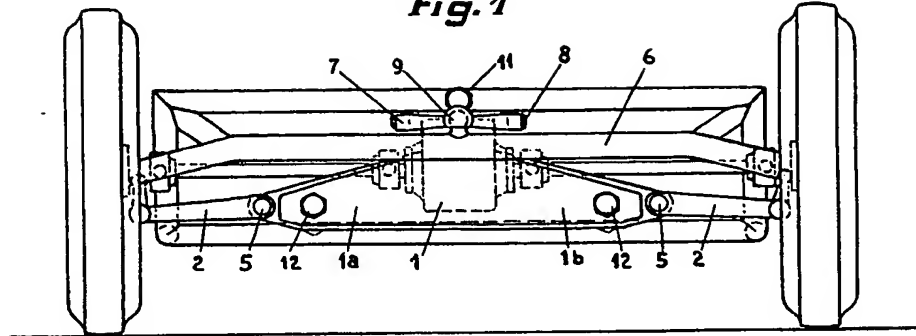


Fig. 2

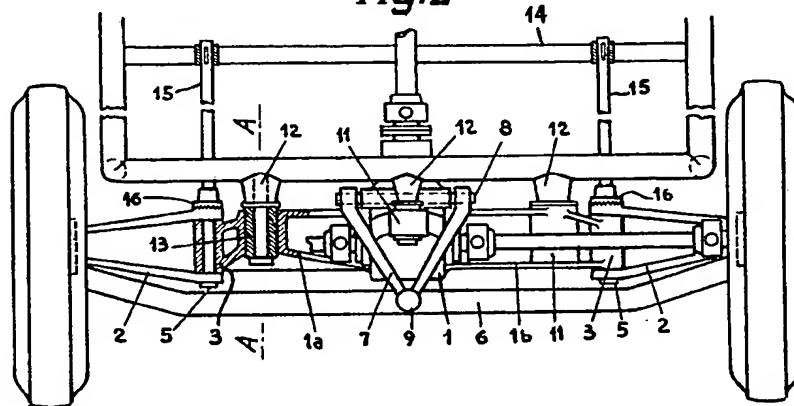
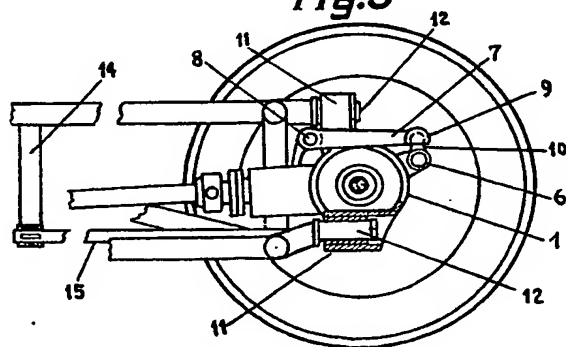


Fig. 3



THIS PAGE BLANK (USPTO)